SPORTURI DE IARNA

Concursurile de sky dela Predeal

Au asistat Suveranul şi Voevodul Mihai. Covaci a câştigat cursa de 15 km. fond

Predeal. 22.

Timpul prielnic, zăpada abundentă dela Predeal (care are asupra Sinaiei superioritatea de a avea întotdeauna zăpadă în epoca concursurilor), numărul impresionant de concurenţi şi rezultatele au încununat concursurile de sky dela Predeal cu un succes remarcabil.

Au asistat Suveranul şi Voevodul Mihai cari au venit însoţiţi de d-nii mareşal Ilasievici, colonel adjutant Grigorescu şi colonel Emil Pălăngeanu.

Oaspeţii au fost întâmpinaţi în faţa tribunei regale ridicată între palatul funcţionarilor financiari şi Vila Viaţa de d-nii: general Gorsky, general Todicescu, gen. Nicolau, gen. adj. Iacobici, Rosetti Golescu, gen. Florescu, col. Phleps, col. Bădescu, col. Lascăr.

Organizarea a fost îngrijită, iar numărul concurenţilor — 70 în prima cursă — a dat probelor un colorit din cele mai bune.

Cursa de fond

La 9 şi un sfert — pe un timp admirabil pentru stabilirea unei bune medii — s'a dat plecarea în cursa de fond. Zăpada se depusese suficient de abundent, iar termometrul indica minus trei grade.

S'au prezentat 53 de concurenţi din 67 înscrişi.

Plecarea s'a dat la interval de 30 de secunde. Parcursul a fost împărţit în 6 etape, trecerea concurenţilor fiind semnalată telefonic la fiecare dintre ele.

CURSA

Dela start, concurenţii coboară spre stadionul batalionului şi urcă apoi spre postul Cioplea, la 1150 metri altitudine. Coboară apoi spre Podiştoaca, şi se îndreaptă, în deal, peste drum de batalion. La Iäher Stoss, sunt parcurşi 12 km. de drum. După alţi trei kilometri concurenţii sunt pe muchea Fetifoiului. La Gâlma mare măsurătoarea indică 16 kilometri, iar după trecerea văii Joiţa, mai este un singur kilometru de făcut până la sosire.

Potoul este atins la ora 11 şi 2 m. şi 5 sec. de Faur Lucian, care plecase primul, după care vin în ordine: Lexen Friedrich (plecat No. 18), Iacob Alexandru (19), Koch Frantz (24), Schlant Ernst (39), Remescu Ştefan (15), Bodeanu Eremia (40), Gonczi Alexandru (12), Samhamer Raimund (23), Stănilă Gheorghe (31), etc.

CLASAMENTUL

Calculul diferenţelor dintre ora de plecare şi ora de sosire a stabilit următorul clasament:

1. Kovaci Iosif a parcurs cei 18 km. în 1 oră 40 min. 13 sec.
2. Rund Siegmund 1;44;06.
3. Dresnand Ştefan 1;45;07.
4. Kloechner Rudolf 1;47;11.
5. Iacob Alexandru 1;47; 11.
6. Lexen Friedrich 1;47;53.
7. Bodeanu Eremia 1;48;17.
8. Coman Ioan 1;51;47.
9. Faur Lucian 1;52;05.
10. Stănilă Gheorghe 1;53;29.
11. Moise Simion 1;54;37.
12. Căpăţână Vasile 1;54;47.

Covaci a învins deci pe concurentul norvegian cu 4 minute.

După cursa de 18 km., Suveranul şi Voevodul Mihai, au luat masa la cazinoul ofiţerilor

M. S. s'a întreţinut cu cei prezenţi, interesându-se despre participarea României la jocurile universitare de iarnă dela Bardenecchia, ascultând greutăţile noastre şi făgăduind că va interveni pentru a facilita deplasarea echipei.

CLASAMENTUL JUNIORILOR

Juniorii au făcut deasemeni o cursă bună, reuşind un timp destul de bun. Clasamentul este următorul:

1) Covacsy Ghuri 41;48.
2) Cioconi C-tin 41;51.
3) Zăpadă Gh. 41;54.
4) Lorosca Em. 44 min.
5) Zăpadă C-tin 44.38.
6) Pop Ion 44.41.

PROBA DOAMNELOR

17 concurente au luat startul în proba rezervată doamnelor. Numărul indică popularitatea de care a început să se bucure sky-ul în rândurile sexului slab, iar viteza cu care concurentele au înfruntat parcursul, lipsurile tehnice şi căderile (extrem de numeroase) au definit o perseverenţă entusiasmantă.

Potoul a fost atins în următoarea ordine:

1) Klokner Trude 13.31.
2) Binder Elionor 14.07.
3) Brener U. 14.09.
4) Szabo Vilma 14.45.
5) Rolfo Ileana 14.56.
6) Schwartz Ilse 15.22.

CAND SE VOR DISPUTA CELELALTE PROBE

PREDEAL: Joi 26 Ianuarie, ora 8: ştafeta. Ora 8 jum.: cursa de fond 50 klm.

BRAŞOV (Poiana): Sâmbătă 28 Ianuarie ora 14, Duminică 29 Ianuarie ora 10: sărituri.

REP.

Campionatele de bob şi săniuţe dela Sinaia

Papană, eroul zilei. Au fost bătute recordurile pistei. Câteva accidente

SINAIA, 22. — După o zi ploioasă, care ameninţa concursurile de bob şi săniuţe, Sinaia s'a îngropat din nou sub zăpadă.

Gerul a completat transformarea şi astăzi de dimineaţă pista era tun. Cea mai bună pistă pe care am avut-o în ultimii ani — ne-a confirmat Papană — şi care amenajată cu multă grije, cu parcursul scurtat cu aproximativ 100 metri şi turnantele retuşate, ar putea să suporte critica oricărui specialist străin.

In aceste condiţiuni, nu este de mirare că timpurile obţinute au fost din cele mai bune, deşi lipsa de antrenament a scăzut cu siguranţă cu câteva secunde recordurile pe cari — mai bine pregătiţi — le-ar fi stabilit performerii noştri.

Nu este mai puţin adevărat însă că şi probele din acest an au obţinut cele mai selecte adeziuni.

Din Bucureşti — ca de obiceiu — au luat startul în afară de consacratul PAPANA, căpitanul ANGELESCU, FRIM şi o echipă a Sportului Studenţesc (G. G. Dumitrescu, Gherman, Leca, Mărăşescu etc.) condusă de FERERO. A participat şi regimentul 4 vânători de munte, cu un bob condus de sublocot. DIMITRESCU.

Tecuciul a fost reprezentat prin locot. Pavlovschi, iar Sinaia prin d. Purcariu.

Eroul zilei a fost locot. PAPANA dela Aeronautică, al cărui curaj a făcut ravagii în cordul asistenţii şi care şi-a însuşit de departe ambele curse de bobsleigh.

Păcat însă că virtuozitatea aşilor a fost estompată oarecum de accidentele — din fericire fără urmări prea grave — ale câtorva concurenţi mai puţin experimentaţi. Căpitanul Opriş, de pildă, a avut la o turnantă o derapare a saniei care l'a prins dedesupt, târându-l o bună distanţă. S'a ales astfel cu o rană destul de adâncă la bărbie, iar un soldat din echipă, cu arcada spartă.

In cupa Eforiei, 6 din cei 16 concurenţi s'au răsturnat.

Micile acestea accidente nu pot să scadă însă entusiasmul pentru virtuozitatea pe care au dovedit-o învingătorii.

Papană a obţinut la bobul de două persoane 2 m. 17 s. iar la cel de cinci locuri 2 m. 3 s. 4/5, timpuri cari bat cu multe secunde vechile recorduri ale pistei. Iar căpitanul Emil Anghelescu şi inginerul Frim cu timpuri foarte apropiate de cele ale lui Papană au ocazionat nişte lupte cari au stârnit admiraţia asistenţii.

CUPA CAZINOULUI SINAIA BOB 2 PERSOANE. O COBORARE

Pentru «Cupa Cazinoului» au luat startul 20 de boburi. Primul a coborât maiorul MIHAIL care a stabilit 2 m. 23 s. Până la PAPANA, niciun concurent n'a apropiat acest timp. Papană l'a scoborât, iar după el inginerul FRIMM, căpitanul OPRIŞ şi căpitanul PETROVICI l'au depăşit deasemeni.

Rezultatul tehnic este următorul:

1. Locot. A. PAPANA (C. S. A.) 2.17.
2. Ing. Frimm (A. S. P.) 2.20.
3. Căp. Oppriş (G. Pal) 2.20 1/5.
4. Căp. Petrovici (G. P.) 2.20 2/5.
5. Maior Mihail (Oltul) 2.23 3/5.

S'au mai obţinut următoarele timpuri în ordinea coborârii:

Ing. Negulescu (A. S. P.) 2'34.
Sublocot. Banciu (R. 35 A.) 5 2'35.
Ing. Ferero (Sp. St.) 2.46 3/5.
Locot. Călăraşu (R. 2 A.) 2.30 2/5.
Căp. Anghelescu (R. 2 A.) 2.30.
Locot. Pavlovski (Tecuci) 2.33 1/5.
Sublocot. Anca (Sinaia) 2.25 2/5.
C. Ruleta (Sp. St.) 2.39.
Sublocot. Dumitrescu (R. 4 VM.) 3.31 1/5.
Maior Seicărescu (R. 2 O. M.) 2.25 2/5.
Purcariu (Sinaia) 2.29 4/5.
Pult. Sapoiu (Sinaia) 2.28 4/5.
Sublocot. Danuricu 2. 24 2/5.

CUPA EFORIEI SPITALELOR CIVILE (Challenge 2 ani)

A doua cupă disputată a aliniat la plecare 16 echipe, în boburi de 5 persoane. Şase din aceste boburi s'au răsturnat, totalizând cel mai mare număr de accidente.

Sublocotenentul ANCA, în momentul când se afla la serpentina cea mare cu aproximativ 65 de klm. pe oră a sărit peste turnantă şi a lovit un copil.

Căpitanul Opriş a suferit acelaş accident. Sublocot. DENERICU de la grăniceri a concurat cu bobul fără frână şi deşi s'a răsturnat de 2 ori, a terminat cu bine parcursul.

Cel mai bun timp a fost obţinut tot de PAPANA cu 2 m. 3 sec. 4/5. S'a rânduit următorul clasament:

1. Al. Papană 2.2 4/5
2. Căp. Petrovici 2.5 2/5
3. A. Frim 2.6 4/5
4. Căp. Anghelescu 2.7
5. Purcariu 2.7 3/5
6. Maior Mihail 2.9 4/5.
7. Maior Secarescu 2.12.
8. Plut. Sapociu 2.13 2/5
9. Sublt. Danciu 2.19 1/5
10. Ing. Ferero 2.19 2/5.

Concursurile de după amiază

CONCURSUL DE SANIUŢE

pentru copii între 8 şi 12 ani pentru Cupa ziarului «Universul».

1) Soare Nicolae, 2 min. 7 s. şi 1/5.
2) Miţoi Maria, 2 m. 12 s. şi 1/5.
3) Mejela Gh., 2 m. 14 s. şi 2/5.
4) Buliga C-tin, 2 m. 19 s. şi 1/5.
5) Mircea Iulian, 2 m. 23 s. şi 2/5.

CUPA ZIARULUI «DIMINEAŢA»
Copii 12—16 ani

1) Marinescu Niţoi, 2 m. 4 s. şi 2/5.
3) Ciutacu I., 2 m. 5 s.
4) Cameniţă Alex. 2 m. 8 s. şi 1/5.
5) Mihail Gh. 2 m. 9 s. şi 1/5.

Concursurile de săniuţe

Eri după amiază, concursurile de săniuţe au dat următoarele rezultate:

1) Marinescu Ion 2'4".
2) Englitera Nita 2'4"2/5.
3) Ciubacu Const. 2'5".
4) Camenitză Al. 2'8"1/5.

Au participat 12 concurenţi.

1) Toma Cabsta 1'55".
2) Bella Ion 1'57"3/5.
3) E. Purcariu 2'2"2/5.
4) Tănase St. 2'4".

Au participat 14 concurenţi.

Programul concursurilor de astăzi

Concurs de bobsleigh domni pentru cupa «Dimineaţa».

Concurs de bobsleigh doamne şi domni.

Concurs de bobsleigh 2 persoane.

Campionatul naţional de săniuţe.

Concurs de săniuţe copii mici.

Campionatul naţional de săniuţe domni.

O precizare

Primim:

Federaţia română de sporturi de iarnă aduce la cunoştinţa generală că, contrar celor publicate, Comisia centrală de bobsleigh din F. R. S. I. a decis reprezentarea României în concursurile mondiale de bobsleigh ce vor avea loc în cursul lunei Februarie, în modul următor:

La campionatele mondiale pentru boburi de patru persoane ce se vor disputa la Chamonix în zilele de 2 şi 3 Februarie, prin echipa regimentelor 2 Artilerie câmp şi 2 Art. Grea, campioana naţională şi militară din anul trecut, condusă de d. căp. E. Anghelescu.

La campionatele mondiale pentru boburi de două persoane, ce vor avea loc la Schreiberhau în zilele de 11 şi 12 Februarie vom fi reprezentaţi prin echipele:

că, care deţine recordul naţional de

1. Echipa Asoc. Sp. Politechniviteză în ultimii doi ani, clasificată a doua la campionatele naţionale 1931, condusă de d. ing. Frim.

2. Echipa clubului sportiv Aeronautic, ale cărei performanţe la campionatele mondiale dela Lake Placid sunt bine cunoscute, condusă de d. lt. aviator Papană.

F. R. S. I. din lipsă de fonduri nu a putut subvenţiona aceste echipe decât plătindu-le taxele de înscriere, întreţinerea echipelor, rămânând în sarcina lor.

Preşedintele F. R. S. I.
Neagu Boerescu

Preşedintele C.C.B.T.
Ing. T. P. Ghiţulescu

Campionatele dela Sinaia şi Predeal

(CONTINUAREA DIN PAG. I-a)

Junii mondeni ai Capitalei, cari s'au decis să părăsească mândreţe de Sinaia, pentru a se delecta cu siluetele doamnelor şi duduilor concurente, încearcă o amarnică decepţie. Proba va avea loc abia pe la trei jumătate. Când vor mai merge la dans, la Casinou? Apoi sunt concursurile de săniuţe cari atrag într'o egală măsură. Inapoi, deci, la Sinaia.

Aici, publicul consecvent şi fidel localităţii, vibrează încă de entuziasm. Papană a realizat cea mai uluitoare performanţă a vieţii sale. Ştia toată lumea că e un exaltat al riscului, că nervii săi sunt capabili să conceapă cele mai ameţitoare acte de regie şi de execuţie, dar nimeni nu a crezut, până eri, că Papană dă mâna, o clipă, cu moartea şi apoi o părăseşte, lăsând-o de căruţă şi zboară mai departe, cu surâsul blând pe buze...

De altfel, întreaga competiţie s'a desfăşurat în condiţiuni extraordinare. Pista a fost unsă cu sacâzul gheţuşului celui mai complect şi mai propice. Executanţii au putut scoate sunetele cele mai intense şi efectele purei acrobaţii.

Prtutindeni, lume mulţumită, cu zâmbetul arborat pe buze, cu entuziasmul păstrat în priviri. Cârduri de fete, obişnuite să-şi strecoare graţia între toalete de mătase şi crêpe, îşi încearcă, aci, între lampadarele brazilor îngulerați cu chiciură, noul farmec al trupului, purtându-l degajat în pantaloni bleu pâle şi gris...

Tinereţea îşi caută epopeea pe toate uliţile. Idilele nu mai au, în desfăşurarea lor, nici un fel de reticenţă, nimic tainic, nimic fals. Totul se manifestă liber, vioi, tonic.

Mai puţină lume şi antren la concursurile de săniuţe. Aplauzele sunt alimentate doar de bucuria legitimă a părinţilor copiilor cari concurează. In orice caz, rezultate frumoase, demne de a fi reţinute.

Şi, zăbranic de întuneric împresoară cărările. Cazinoul îşi psalmodiază melodiile de perdiţie şi plăceri mediocre. Majestatea naturii este din nou pălmuită. Pentrucă chiar gloriosii competitori din timpul zilei se încurcă pela mesele de catifea roşie.

— Faceţi jocurile, domnilor!

M. Gr.

Din R.-Vâlcea

In ziua de 19 Ianuarie a. c. înainte de masă, amatorii cursului de ski O. N. E. F Regionala R-Vâlcea, s'au deplasat cu autobuzul la Olăneşti, unde au făcut exerciţii sub conducerea d-lui căp Bodea Lazăr în scop de propagandă. Cursiştii au fost bine primiţi de familia d-lui D. Bădescu.

*

In ziua de 18 Ianuarie a. c. ofiţerii garnizoanei împreună cu familiile au organizat un foarte reuşit «pic-nic» pe dealul Capela la care a asistat un număr mare de spectatori precum şi amatorii O. N. E. F. Reg. R.-Vâlcea.

Tot timpul a domnit o atmosferă plină de entuziasm, iar seara cu toţi au luat parte la ceaiul dansant organizat de O. N. E. F, în restaurantul Gambrinus.

AVIAŢIE

Evoluţia recordului mondial de distanţă în linie dreaptă

Dela 3.166 km. la 8.065 km.

Intr'o serie de articole precedente ne-am ocupat de evoluţia recordurilor mondiale aviatice de viteză, înălţime, distanţă în circuit închis şi durată. Pătrundem astăzi în domeniul progresului realizat în sborul în linie dreaptă, domeniu care marchează ultima etapă a isprăvilor realizate de marii sburători ai timpurilor.

Spre deosebire de celelalte recorduri, ale căror începuturi datează din epoca primelor încercări de ridicare cu aparate mai grele decât aerul, recordul mondial de distanţă în linie dreaptă are o evoluţie mai scurtă şi prima încercare de acest gen figurează la o dată mult mai apropiată de timpurile actuale.

In materie de înălţime, viteză, durată şi distanţă în circuit închis, munca depusă dealungul anilor a condus la o progresiune mai mult sau mai puţin lentă şi aceasta datorită fazelor de perfecţiune prin care au trecut păsările mecanice. Este dela sine înţeles că, avionul lui Wilbur Wright sau cel al lui Santos Dumont sau Henri Farman, nu avea altceva comun cu actualii bolizi ai aerului, decât forma. Nu este deci de mirare că, în epoca de glorie a aviaţiei mondiale, s'a putut înregistra dintr'o dată, în domeniul sborului în linie dreaptă o performanţă ce nu suferă comparaţie cu începuturile bâjbâitoare ale celorlalte recorduri mondiale.

Cea mai veche performanţă oficială în materie de sbor în linie dreaptă, datează din ziua de 4 Februarie 1925. Data vorbeşte dela sine şi nu mai este cazul să facem o comparaţie între avioanele din 1906, an care a adus primul record mondial, şi aparatele întrebuinţate pe timpul când se depăşise 11.000 metri în înălţime şi 500 km. pe oră, în viteză.

FRANŢA, STATELE UNITE ŞI ITALIA

In domeniul sborului de distanţă în linie dreaptă, au lucrat intens, trei dintre cele mai mari puteri aeriene ale lumei. Şi în această specialitate, Franţa a adus maximum de contribuţie dar, dupăce a dominat, câţiva ani, cu autoritate, pe toate celelalte ţări, Statele Unite ale Americei au intervenit spre a pune capac disputei, înscriindu-şi numele pe tablou, cu cea mai bună performanţă. Italia stă şi ea alături de cele două state şi are meritul de a fi înregistrat prin reprezentanţii ei, un salt care a obligat pe adversari să facă pregătiri intense în vederea reintrărei în posesia titlului. Şi, deşi ultimul record stă cam de mult pe tablou, este sigur că el nu va rugini, întrucât lupta rămâne deschisă şi ,pânăce încercările vor căpăta vechimea celor făcute în celelalte specialităţi, încă multe performanţe vor mai îmbogăţi palmaresul probei, iar celelalte ţări cu trecut în aviaţie, vor putea să-şi înscrie numele pe tabloul acestei specialităţi.

ARRACHART — LEMAITRE

Sborurile pentru recordul mondial de distanţă în linie dreaptă, au fost efectuate, dintre început, pe echipe de câte doi piloţi, singur faimosul Lindbergh fiind cel care a făcut excepţie dela regula generală.

Francezilor Arrachart şi Lemaître le revine cinstea de a fi efectuat primul sbor lung, astfel că ei figurează la locul de frunte pe tabloul evoluţiei recordului mondial de distanţă în linie dreaptă. Performanţa a fost realizată în zilele de 3 şi 4 Februarie 1925, când echipa franceză a reuşit un sbor de 3.166 km. 300, înscriind cel dintâi record mondial de specialitate.

Recordul a rămas în picioare, aproape un an şi jumătate şi el a fost modificat tot de Arrachart. De rândul acesta, făcând echipă cu fratele său, primul recordman mondial a sburat continu, 4.305 km. Performanţa a fost stabilită în zilele de 26 şi 27 Iunie 1926. In acelaş an, recordul mondial mai suferă trei modificări, toate trei datorită echipajelor franţuzeşti.

La mai puţin de o lună dupăce fraţii Arrachart reuşiseră să aducă recordului, o îmbunătăţire de aproape 1.150 km. tandemul francez Girier-Dordilly, reuşeşte în zilele de 14 şi 15 Iulie să sboare 4.715 km. 900.

La 31 August şi 1 Septembrie, francezii Challe şi Weiser isbutesc să acopere 5.174 km., iar la 28 şi 29 Octombrie, acelaş an, Costes şi Rignot (Franţa), stabilesc la 5.396 km., ultimul record din 1926.

LINDBERGH INTRA IN ARENA

In cursul anului 1927, încercările de trecere a oceanului, încercări făcute cu scopul de a lega pe calea aerului, Europa de America, au abundat şi o parte din ele au avut un sfârşit tragic. Printre victimele acestei întreprinderi se numără şi faimoşii sburători francezi Nungesser şi Colli, cari au plătit cu viaţa temerara încercare de a lupta cu imensitatea oceanului. Şi totuş, ceiace nu au reuşit doi oameni, a isbutit unul singur.

Lindbergh s'a pregătit în tăcere, nici cei mai buni prieteni ai lui necunoscându-i intenţia, şi într'o bună zi a anunţat forurile oficiale că doreşte să încerce trecerea oceanului. Bineînţeles că puţini au fost cei cari credeau în reuşita întreprinderei şi majoritatea susţinătorilor aviaţiei mondiale, priveau surâzând pe tânărul slăbuţ, care se încumeta să plece peste ocean, singur la bord. Mulţi îl deplângeau chiar, prevestindu-i o moarte tragică. Lindbergh a rămas însă nestrămutat în hotărârea sa şi, graţie unei tenacităţi pe care nu i-o cunoşteau nici cei mai de aproape ai lui, a isbutit să ducă la bun sfârşit dificila încercare.

Ce a urmat se ştie. Lindbergh a fost făcut colonel şi a cunoscut toate gloriile cu care poate fi încărcat un om, în cursul vieţii lui.

Zilele de 20 şi 21 Mai 1927, i-au adus americanului, titlul de recordman mondial de distanţă în linie dreaptă ,el singur efectuând un sbor de 5.809 km. Este desigur cea mai formidabilă ispravă aeriană din câte s'au realizat până în prezent şi deaceia onorurile cu cari a fost încărcat, sunt pe deplin meritate.

Recordul lui Lindbergh a fost foarte curând întrecut dar, nu de un singur sburător, ci, de tandemul american Chamberlin-Levine care în zilele de 4—6 Iunie 1927 a reuşit să acopere distanţa de 6.294 km.

TITLUL REVINE IN EUROPA

Anul 1928 corespunde readucerei titlului, în patrimoniul bătrânului continent. Dela 3 la 5 Iulie,italienii Ferrarin şi Del Prete, sboară pe o distanţă de 7.188 km. 250 şi înscriu, pentru prima şi ultima oară, numele ţărei lor, pe palmaresul recordului mondial de sbor în linie dreaptă. Performanţa italienilor trăeşte aproape 15 luni şi, între 27 şi 29 Septembrie 1929, titlul mondial intră în posesia tandemului francez Costes-Bellonte, datorită purcurgerei unei distanţe de 7.905 km. 140.

ULTIMUL RECORD MONDIAL

Costes şi Bellonte au rămas, mai bine de doi ani, stăpâni pe situaţie. Desele încercări făcute cu scopul de a-i deposeda de titlu, au dat greş şi abia în 1931, trofeul a schimbat mâna, reintrând în patrimoniul Sta-perechea americană Bordman-Pollantelor Unite. La 27—29 Iulie 1931, do, au efectuat un sbor de 8.065 km. 736, devenind deţinătoare a titlului mondial. De atunci, recordul nu a mai cunoscut nici o modificare, dar se pare că anul 1933 va aduce sensibile ameliorări, datorită intenselor pregătiri ce se fac.

TABLOUL PERFORMANŢELOR MONDIALE DE DISTANŢA IN LINIE DREAPTA

3.166 km. 300 Arrachart-Lemaitre (Franţa) 3—4 Februarie 1925.

4.305 km. 000 Arrachart freres (Franţa) 26—27 Iunie 1926.

4.715 km. 900 Girier-Dordilly (Franţa) 14—15 Iulie 1926.

5.174 km. 000 Challe-Weiser (Franţa) 31 August 1 Sept. 1926.

5.396 km. 000 Costes-Rignot (Franţa) 28—29 Octombrie 1926.

5.809 km. 000 Lindbergh (Statele Unite) 20—21 Mai 1927.

6.294 km. 000 Chamberlin-Levine (Statele Unite) 4—6 Iunie 1927.

7.188 km. 260 Ferrain-Del Prete (Italia) 3—5 Iulie 1928.

7.905 km. 140 Costes - Bellonte (Franţa) 27—29 Septembrie 1929.

8 065 km. 736 Boardman-Pollando (Statele Unite) 27—29 Iulie 1931.

TENNIS

Englezii învinşi de sud-africani

La Capetown o echipă engleză a fost învinsă cu 5—3 de reprezentanţii Africei de Sud, cari se dovedesc a fi în continuu progres.

Rezultatele au fost: Perrcy (Angl.) b. Kirby (A. S.) 6—3, 6—2; d-na Robbins (A. S.) b. d-na Wittingstall (Angl.) 6—4, 6—2; d-ra Nuthall—Perry (Angl.) b. d-ra de Smigt—Kirby (A. S.) 6—1, 6—2; d-ra Lowe—Farguharson (A. S.) b. d-ra Heeley-Hughes (Angl.) 2—6, 6—4, 6—2;

19)

Inaintaşii sportului român

D. Dumitrescu: primul ciclist român

Acum 42 ani

Pe când micuţa Victoria învăţase să conducă bicicleta, iar frăţiorul ei lupta cu tenacitatea celor doi anişori să calce pe urmele surorei sale, părintele se gândea tot mai intens la construirea unei piste americane, ca aceia pe care românii se măsuraseră, cu succes, cu cei «4 Ciaski».

Lunile de vară ale anului 1904 erau pe sfârşite. Decanul cicliştilor români nu mai prididea cu lecţiunile. Fetiţa lui făcea deliciile celor ce vizitau terenul de iniţiere în secretele pedalajului iar micul Eugen, cotrobăia zilnic printre biciclete, scule şi piese de schimb. Datorită curiozităţei lui, niciodată nu a reuşit să reintre în casă fără a avea aspectul unui mecanic în miniatură. Mânjit pe mâini, pe faţă şi pe haine cu tot felul de uleiuri, şi negru de cărbune, el a simţit rigorile nueluşei încă din cea mai fragedă copilărie. Şi era imposibil de supraveghiat. Dacă îl încuiau în casă îşi găsea de lucru pe scaune şi pe tabliile patului, iar când se sătura de cocoţat, recurgea la serviciile lavoarului. Transforma ligheanul în cerc sau în tobă şi tărăboiul începea.

In acest timp, toamna bătea la uşă. Clienţii începuseră să se rărească. Treburile nu mai obligau pe promotorul ciclismului românesc să rămână toată ziua în arenă şi de aceia gândul construirii pistei începu să muncească serios pe d. Dumitrescu, care într'o bună zi îşi luă pălăria şi bastonul şi o porni pe străzile Capitalei, în căutarea unui meşter tâmplar. Nu a venit acasă până seara târziu şi a doua zi a pornit din nou investigaţiile. Către prânz a dat peste ce-i trebuia, iar o săptămână mai târziu pista americană începu să se înfiripe. Către sfârşitul lunei Octombrie era gata.

Evoluţiile pe pistă începură imediat şi amicul Stavri era nelipsit. Cei doi vechi prieteni reuşiră adevărate tururi de forţă.

Plictisit de a se învârti pe pistă numai la ghidonul bicicletei, d. Dumitrescu se hotărî, într'o bună zi, să încerce o cursă cu biciclul. Reuşita a fost deplină şi după biciclu veni rândul tandemului şi apoi al monociclului.

Spectacolul era măreţ şi lumea se îngrămădea ca la urs. Vastul teren pe cari s eexecutau exibiţiile devenise neîncăpător şi pe alocuri gardurile începuseră să cedeze sub greutatea celor cari se cocoţau pe ele.

Din fericire, zăpada căzu mai curând ca de obicei; pista fu demontată şi adăpostită sub un şopron. Desigur că d. Dumitrescu şi compania nu era deloc mulţumit cu această situaţie, dar n'aveau încotro. Se mulţumea să o studieze în fiecare zi şi să se gândească la îmbunătăţirile ce eventual ar fi trebuit adăogate. Timpul trecea enervant de încet şi protagonistul ciclismului românesc era nerăbdător să reîncerce pista. Număra zilele de iarnă şi constată cu strângere de inimă că ele sunt încă destul de multe.

Dar, tocmai când nerăbdarea lui atinsese culmea, la circul Sidoli se anunţă o mare reuniune organizată în scop de binefacere. Se gândea tocmai să-şi ofere concursul când primi vizita colonelului Negel. In câteva cuvinte, colonelul îi expuse scopul pentru care a venit şi ca urmare a acestui lucru, d. G. Dumitrescu dete ordin ca pista să fie montată într'un camion şi dusă la circ. Colonelul Negel, în calitate de vice-preşedinte al societăţei organizatoare, venise să-i ceară concursul şi decanul cicliştilor noştri s'a grăbit să răspundă afirmativ.

Făcu imediat o echipă cu Stavri şi Alois Pucher, iar a doua zi erau la circ, în interiorul pistei. Rumegătura depe podeaua manejului nu era însă pe placul cicliştilor, întrucât roata înfundâdu-se nu permitea luarea elanului necesar atacărei pistei. Cu toate acestea ei au luptat cu aceste inconveniente şi în seara spectacolului au ocazionat cel mai de seamă număr al «galei». Publicul entuziasmat îi cerea mereu şi atunci organizatorii i-au rugat să repete exhibiţia. Trio-ul a cerut la rându-i să i se permită executarea altei atracţii şi reuniunea fu încheiată printr'o serie de echilibre pe scaune. Spre a evita neplăcutul contact cu rumeguşul de pe podeaua manejului, cei trei parteneri au recurs la un truc, executând pe scaune, toate figurile ce nu necesitau pedalaj. A fost ceva ne mai văzut la noi, astfel că reuniunea se sfârşi pritnr'un mare triumf al cicliştilor.

(Va urma)